Fray Bentos: un ejemplo de urbanización territorial a partir de la industria.

René Boretto Ovalle

2015

Título del trabajo. Fray Bentos: un ejemplo de urbanización territorial a partir de la industria.

- **Autor:** René Boretto Ovalle.
- Recopilación de información previa y presentación de la investigación en Diciembre de 2015..
- Inédito.
- **Palabras clave:** Industria, paisaje, río Uruguay, patrimonio, ciudades.
- **Abstract.** El ejemplo de una apropiación del territorio con finalidades de explotación de los recursos naturales. Se toma a la ciudad de Fray Bentos como sitio concreto en el Bajo Río Uruguay para lograr comprender cómo a partir del territorio virgen, se planifica la urbanización de un territorio aprovechando cualidades naturales del terreno como el profundo río con sus puertos; la implantación industrial y el relacionamiento con la región compartiendo un complejo sistema de urbanización y adecuación de un territorio transfronterizo.
- **Breve resumen**: Las normas y reglas del urbanismo fueron específicamente aplicadas en un territorio absolutamente virgen, sirviendo como demostración concreta de un proceso de aprovechamiento de un territorio para finalidades urbanas y urbano-industriales. El ejemplo de Fray Bentos, recientemente incluido por UNESCO en su Lista de Patrimonio Mundial, es un verdadero "racconto" del procedimiento de selección, uso, administración de un territorio convirtiéndolo en un verdadero paisaje industrial.

Más que una planificación urbana, presentamos un ejemplo de una verdadera diagramación de un espacio geográfico en Uruguay, que se convierte, quizá como otros pero no con tanta claridad en los procedimientos y pasos cumplidos en uso de un espacio concreto para el aprovechamiento de los recursos de un territorio.

Quizá hagamos un hincapié especial en la o las visiones de los primeros que se interesaron y vieron desde una perspectiva diferente un territorio virgen, dotado de algunos caracteres que se juzgaron promisorios. Porque el origen del uso y aprovechamiento de un territorio en cualquier lugar del orbe parte de la base de los intereses y la injerencia del ser humano, esencialmente en búsqueda de mejora de sus condiciones como sociedad.

Es entonces cómo vemos que la actividad humana deja una verdadera huella sobre el terreno. Una marca que termina siendo indeleble y si observamos su desarrollo a través del tiempo, vemos –sociológicamente hablando- que allí reside mucho del perfil y los antecedentes socio-culturales de la comunidad que lo ha creado.

Es como aceptar que la génesis de una sociedad humana es el territorio.

El ejemplo que presentamos tiene como centro la ciudad de Fray Bentos y la idea de manejo del territorio se entenderá si logramos insertar esta zona en un marco geográfico de mayor amplitud que denominaremos "el bajo Rio Uruguay".

Creemos que la elección de este punto focal geográfico nos ayuda a entender cómo la acumulación progresiva de acciones humanas le va otorgando la forma al territorio original. Asimismo, podremos abarcar con ejemplos concretos, la necesidad y realidad constatada de las miradas desde otros puntos de vista conceptual y técnico, como lo son la arquitectura, la ingeniería civil, las ciencias políticas, la ecología, la geografía, la urbanística, la economía, el derecho y la sociología, sin dejar de reconocerles también la participación a la antropología y a la investigación histórica, entre otras. Es la necesaria presencia de la alta complejidad de la ciencia y la técnica al servicio del desarrollo comercial, industrial y básicamente, humanístico.

Llegaremos, en determinados momentos, a la utilización de la palabra "paisaje" porque no podremos escapar a su creación como obra humana. Porque el paisaje no es solo el espacio donde vive el hombre, sino que termina siendo un territorio intencionalmente delimitado con consecuencias a través de las obras que en él se implantan.

El paisaje es la huella del hombre en el territorio y sin dudas, debemos reconocer que termina siendo el complejo sistema por el cual el hombre y su sociedad "es como es" después del proceso de interacción que sufren ambos actores. Más que un simple fragmento geográfico, el paisaje será consecuencia del accionar social del hombre que va dejando cargas de significación y simbolismo en el espacio.

De hecho, aseveramos que en la noción sistémica del paisaje, éste se concibe como un todo dinámico, como un bien productivo y cambiante donde es muy difícil dejar de reconocer a los elementos sociales, identitarios, culturales, geográficos y naturales íntimamente concatenados.

EL PORQUE DEL EJEMPLO "FRAY BENTOS".

No podemos dejar de tomar como referencia primigenia para esta investigación al URBANISMO como un concepto que encara la búsqueda de la organización del territorio. "*La **urbanística** es la planificación de los diversos lugares y ambientes en los que se desarrolla la vida material, sentimental y espiritual en todas sus manifestaciones, individuales y colectivas, y comprende tanto los asentamientos urbanos como los rurales. La urbanística no puede someterse en exclusiva a las normas de un esteticismo gratuito sino que su naturaleza es esencialmente funcional*." (Wikipedia).

En nuestra investigación, las referencias históricas fueron colocándonos piezas en el enorme tablero del territorio, piezas éstas que fueron siendo utilizadas en su momento como parte de una idea general de asentamiento humano para tomar provecho de recursos evidentes de la zona, como por ejemplo el río y sus puertos naturales y profundos; la cercanía de los campos con pasturas; la ya indudable presencia de las primeras estancias europeas al norte del río Negro; las vías de comunicación y la situación geopolítica especial de Fray Bentos como punto de cruce de caminos entre ambas capitales del Río de la Plata con acceso fluvial casi directo al océano Atlántico.

Existe alguna documentación que nos permite aseverar que la zona del puerto natural llamado de Fray Bentos, no tuvo utilización previa ni intervenciones urbanísticas antes de 1857. Apenas se refieren "ranchos" en 1801 y cuando Justo José de Urquiza promueve un "*río abierto a todas las banderas*" inaugurándose una época de gran utilización del Uruguay, será el capitán Thomas Jefferson Page, quien al mando de la cañonera de bandera norteamericana "Water Witch" (Bruja de las Aguas) el primero que se internará en el río el 24 de mayo de 1853 para realizar tareas hidrográficas. En la bitácora, en referencia a Fray Bentos, cuando divisan sus barrancas, anotan: "*Barcos de considerable tamaño pueden subir hasta Concepción (del Uruguay) pero deben fondear aquí abajo (en la rada de Fray Bentos) para completar cargamento*". Es un primer llamado de atención hacia uno de los recursos de la geografía que justificará la fundación de un centro poblado en el siguiente lustro.

La navegación impulsada en el período de Urquiza hizo surgir emprendimientos comerciales con los vapores "Missisipi", "Villa del Salto" y el norteamericano "Asunción" con máquinas aptas para desarrollar velocidades de 16 millas por hora, uniendo Buenos Aires con los puertos uruguayos y argentinos del Río Uruguay en 1857. Los vapores de transporte de personas tocaban Fray Bentos para recibir pasajeros de Montevideo llegados de aquel puerto, luego de lo cual las naves seguían hacia el norte o hacia el sur.

Con este movimiento fue más que evidente la necesidad de la fundación de un poblado en ese sitio. Lo promovió inteligentemente el Vice Cónsul de Uruguay en Gualeguaychú, Isidoro de María, mediante notas periodísticas y gestiones personales. "*La idea de formar un pueblo en la costa del Río Uruguay, en un lugar llamado Fray Bentos, preocupa a algunos hombres pensadores, que estudiando la importancia de aquel punto en el Uruguay, lo reputan como el más aparente para una población que*

ha de producir incalculables bienes al comercio nacional, a la navegación y a la industria en aquellos parajes."[1]

A finales de 1857, se pone la primera ficha en el tablero del territorio de Fray Bentos: el vasco-francés José Hargain se radica con una posada para atender los servicios de tripulantes y pasajeros de decenas de embarcaciones que usaban para recalar la rada del puerto natural fraybentino. Casi inmediatamente, en el primer caso conocido en el Uruguay de una ciudad fundada por particulares y con fines comerciales, el alemán Augusto Hoffmann Crasseman en sociedad con el irlandés Santiago Lowry, promueven la compra de los terrenos circundantes al puerto a la familia Martínez de Haedo. En el negocio inmobiliario invitaron a otros inversores y con fecha 10 de setiembre de 1858, se conformó el documento por el cual compraron 17.607 cuadras de tierras, agregando también a la sociedad a Manuel José Errazquin y hermano, Richard y Thomas Hughes y George Hodgskin.

Se colocan más piezas sobre el terreno. Los propietarios ponen a disposición del gobierno uruguayo algunas manzanas de un radio urbanizado que planificaban vender como solares. La sociedad compradora, por medio del agrimensor inglés William Hammett encarga la diagramación de la que debía ser "*la ciudad más linda de Sudamérica*", lo que lleva, en breve tiempo a presentar el petitorio formal de fundación. El poblado, bajo el nombre de Villa Independencia, nace a la vida civil el 16 de abril de 1859.

Justificando una cierta "aptitud industrial" la zona cuenta con dos puertos de gran calado; uno a dos kilómetros del otro, dejando una amplia rada en el medio abrigada por altas barrancas.

AGR. WILLIAM HAMMETT:
UNA DIAGRAMACION FUTURISTA PARA FRAY BENTOS.

Se reconoce a William Hammett como uno de los más antiguos habitantes de Villa Independencia, hoy Fray Bentos, según nos informamos en el Mulhall's Handbook of the River Plate Republics, del año 1875. Su nombre figura en el registro de agrimensores existente en el Instituto de Agrimensura de la Facultad de Ingeniería del Uruguay.

El Master en Geografía, doctorante en biogeografía de la Universidad de Lille, Francia, Pierre Gautreau, informó haber hallado ocho planos fechados entre 1850 y 1857 firmados por Hammett quien trabajará en la zona del rio Uruguay a

[1] Nota de De María en diario de Gualeguaychú en febrero de 1857.

partir de 1856 cuando la Familia Martínez de Haedo planeaba una ciudad que ellos pensaban fundar con el nombre de “Minuana” la que no se concreta.

En esta primera intervención de normas de poblamiento para el territorio local, el plano demuestra un concepto de gran respeto a la naturaleza, con aprovechamiento total de sus cualidades. La diagramación se hizo demarcando las manzanas con cada esquina dirigida hacia los respectivos puntos cardinales, con aceras y veredas espaciosas.

Hay un supuesto urbanístico que parte de un plano totalmente europeizado pensando en la trama en damero, con una plaza principal que será rodeada por los edificios de las entidades o instituciones características. Aquí hay un punto de partida que condicionó a la sociedad en su comportamiento en cuanto al uso del espacio urbano.

No dudamos que Guillermo Hammett como diagramador de Fray Bentos, debió guiarse por las casi incorruptibles formalidades urbanísticas de los tiempos del Rey Felipe II cuando se hizo necesario legislar sobre la forma que habrían de tener las ciudades, desde la orientación hasta el ancho de las calles en función de las direcciones de los vientos dominantes o el clima de la zona.. Era necesario “*que el lugar estuviera en alto, que exista sanidad, fortaleza, fertilidad y tierra de labor, pasto, leña y madera junto con otros materiales, que tenga acceso a aguas dulces, gente natural, comodidad, acceso de carretas si era en tierra firme. Si fuera costa deben considerar un puerto y que no tenga el mar ni al mediodía ni al poniente y de ser posible no estar cerca de pantanos ni lagunas para evitar animales venenosos y la corrupción del aire y del agua*.”

Quedaron fuera de la primaria diagramación, las barrancas que daban directamente a la costa y campos linderos propiedad de la sucesión de Roberto Young y de la Sra. Flora C. de Young. En una situación ineludible, el futuro de la población vería obligado su crecimiento alargadamente, siguiendo la delineación del *“camino Real”* que conducía a Mercedes (Hoy Avda. 18 de Julio).

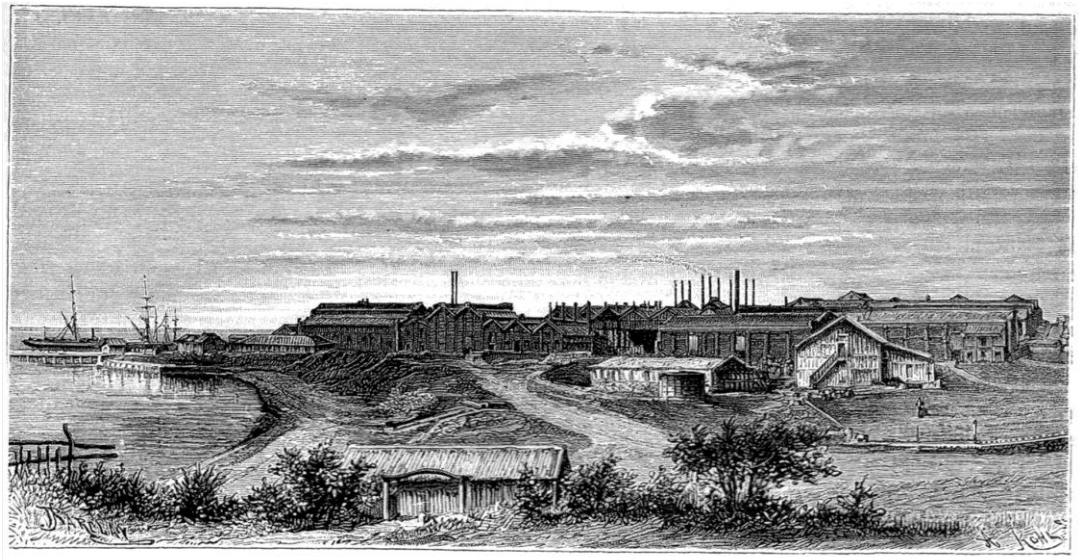
La actividad de Hammett a lo largo de los primeros años de Villa Independencia fue encomiable con la eficaz ayuda de su cuñado Jorge Dungey. En su carácter de agrimensor, diagramó la ampliación del área portuaria con sus muros de contención, puentes pequeños uniendo manzanas en la parte baja del pueblo cercana al río (hoy zona de la Prefectura Nacional Naval), puentes en el camino a Mercedes, reparaciones de la iglesia, delineación del Cementerio, deslinde de terrenos particulares en calidad de agrimensor municipal, construcción de la Plaza Constitución, etc. Muchas de estas obras, sindican a Hammett como un gran cooperador con la ciudad, efectuando varias a su costo (“*para ser pagadas*

cuando haya disponible").

En nombre de la sociedad propietaria del poblado, fue el referente para que los interesados en comprar terrenos lo consultaran directamente en Fray Bentos.

Don Guillermo Hammett falleció a la edad de 85 años, el 5 de marzo de 1884, en esta ciudad que él magistralmente diseñó y donde vivió exactamente, la mitad de sus días.

DISEÑO PENSANDO EN LO INDUSTRIAL.



Fray-Bentos : vue générale du saladero de la Société de l'extrait de viande de Liebig. — Dessin de Barclay, d'après une photographie.

Vista general del establecimiento Liebig hacia 1890

Otra de las marcas insertadas en el territorio, fue inmediata a la compra de sus terrenos. Una de las utilidades a otorgarse al amplio terreno adquirido era la instalación de un establecimiento para salado de carnes, idea que llevó a la práctica Ricardo Bannister Hughes, asociado a Guillermo Haycroff, comenzando las obras en setiembre de 1858.

La presencia del puerto propio despertó el interés regional y las instalaciones de Hughes fueron pronto alquiladas por el entrerriano saladerista y facilitador en aprovisionamientos militares Apolinario Benítez.

Sin que hubiese aún rendido sus frutos, apenas un año después, parte de las instalaciones fueron alquiladas por el ingeniero Georg Giebert, visionario emprendedor que obtuvo del químico alemán Justus von Liebig, inventor de un extracto de carne, los derechos y contralor técnico para desarrollar industrialmente su producción. A mediados de 1863 comenzaría así un periplo comercial e industrial de crecimiento impresionante, impulsado económicamente con la

creación, sobre la misma base industrial, de la Liebig´s Extract of Meat Company Limited.

Sobre el territorio absolutamente virgen y a escasos un kilómetro y medio del radio urbano en crecimiento de la Villa Independencia, Giebert fue introduciendo nuevas propuestas con implantaciones industriales y prontamente con el germen de una “company town” para dar asiento a la creciente masa de trabajadores. Habiendo creado una estancia de recepción de ganado a unos doce kilómetros de distancia, tendió Giebert los primeros rasgos sobre el terreno para la comunicación y traslado desde el interior profundo del ganado para el proceso.[2]

El puerto, de excelentes condiciones, también formó parte del sistema, con obras y apoyo de infraestructura que propiciaron, por ejemplo, la movilización de 1.600 navíos en el año 1898, ingresando maquinarias, materias primas e inmigrantes y dando egreso a miles de toneladas de más de un centenar de productos exportables.

Sin ser específicamente este el momento para explicarlo en profundidad, digamos que la empresa Liebig generó un intenso relacionamiento fluvial con la región del bajo Río Uruguay, ampliando su capacidad de producción en 1902 con un establecimiento en Colón (Entre Ríos), además de vincular intensamente a la región con los mercados consumidores, a través de los puertos de Liverpool (Inglaterra) y Amberes (Bélgica).

La intencionalidad de uso del territorio con fines industriales fue evidente y así lo indican las obras que fueron realizándose sucesivamente. De ello destacamos la erección desde cero de un centro poblado contiguo a núcleo fabril con unas ciento cincuenta casas habitaciones (1887) y los servicios como escuela, hospital, centros de distracción y entretenimiento, campos deportivos, etc. impulsando la asociatividad de sus funcionarios para la creación de entidades socio-culturales.

En un impacto algo relativamente alejado de su centro de influencia, la empresa Liebig´s donó al gobierno municipal 9000 m2. de terrenos de su propiedad para áreas recreacionales (hoy paseo público, estadio de fútbol y plaza de deportes. Además, regaló a la ciudad 32 hectáreas de terreno en un área de evidente crecimiento de la planta urbana de Fray Bentos donde, siguiendo las pautas del amanzanamiento previsto en el plano original, se realizó el deslinde correspondiente a finales de 1913 obteniéndose más de 30 manzanas de estos terrenos, con 8 lotes de 21 por 42 metros por cada manzana.

[2] Se propició la compra de campos para la cría del ganado, llegando la empresa Liebig´s en determinado momento a ser propietaria de un millón de hectáreas en Uruguay, Argentina y Paraguay.

Mediante un inteligente sistema de cooperativa obrera, que se llamó la "Sociedad del Hogar Obrero" se construyeron las casas siguiendo planos básicos y cada dos terminadas se sorteaban entre los obreros que las habían construido, terminando ellos de pagarlas en muy cómodas cuotas de $ 2,oo que se descontaba directamente de sus sueldos en el saladero.

Es importante destacar el traslado tecnológico producido con Europa para esta actividad, por lo que consideramos que muchas teorías urbanísticas se aplicaron en Fray Bentos, de la mano de ingenieros y arquitectos alemanes en principio y británicos en etapa posterior. Estos técnicos, no sólo realizaron su trabajo para el área fabril y sus alrededores, sino que también participaron en la implantación de viviendas rurales en estancias, diagramación y tendido de vías terrestres de comunicación, inclusive en Argentina, etc.

Portón de entrada al establecimiento Liebig hacia 1915

SINTESIS

La zona de Fray Bentos, no cobró su valor por ser un antecedente del proceso realizado por el hombre para conseguir una producción masiva de determinados productos (en este caso derivados de la agro producción). El valor fundamental, reside en el EJEMPLO regional de un paisaje cultural que no obstante ser vivo, latente y evolutivo permanece con su cualidad y calidad de interpretación casi intacta, donde se nota el uso de diversos recursos naturales presentes en una geografía que impactada por su antropización.

No en forma individualizada sino en su conjunto, los elementos básicos se presentan en un contexto que permite explicarlo y tomarlo como explicación de un procedimiento de un sistema de aprovechamiento de recursos agropecuarios concatenados por el hombre de donde se desprendieron resultados impactantes en la sociedad del tiempo en que se desarrolló (1850-1980).

Hemos visto, haciendo énfasis en uno de los resultados del paisaje creado por el hombre, los cambios socio-culturales, de desarrollo en la industria, de nuevas conceptualizaciones del comercio y de trasiego de ingeniería y tecnología trasladada de un lugar a otro del orbe aplicados sobre el terreno como un gigantesco juego de mecano.

La historia de FRAY BENTOS, es impensable e incomprensible sin tener en cuenta factores de presencia humana transnacionalizada, la inserción de recursos extra regionales –como por ejemplo la sal de España y Francia o del carbón de cocke irlandés-; la aplicación de técnicas científicas cambiando del ámbito de la teoría al de la práctica y el pragmatismo –como los enunciados del químico Liebig-; la generación de disparadores de inéditas ideas y conceptos para la medicina y la dieta humana; los ejemplos vivos, reales y perfectamente aplicables en el avance de las ideas contemporáneas del mercadeo de cualquier producto; de movimientos comerciales de impacto global para círculos completos de preparación de productos, elaboración e industrialización, transporte, comercialización y promoción.

Fray Bentos es un ejemplo puro, de innovación y desarrollo en momentos del nacimiento e instauración de la globalización. Es, a la postre, un lugar del mundo donde se investigó la optimización y control de las potencialidades de los alimentos basados en la carne y de la agricultura en general.

FRAY BENTOS, es, por otro lado, un ejemplo real de cómo la GEOGRAFÍA condiciona al hombre a radicar sus intereses comerciales a través de procesos industriales y cómo se realizó el tratamiento de alimentos en un solo lugar, llevándolos desde el sitio donde nace la materia prima esencial – las pasturas- hasta el producto enlatado pronto para ser consumido, pasando por todas las instancias de cría del ganado profesionalmente en espacios adecuados –estancias-, su transporte utilizando el “know how” ancestral de la población local y procesándolo industrialmente, sin dejar de utilizar –a excepción del propio mugido de los rumiantes- todos los desechos para más de 230 subproductos consumibles por el hombre y por otros animales.

URBANISMO DEL TERRITORIO EN CONTINUIDAD Y EVOLUCION.

El “paisaje” Fray Bentos, con sus elementos básicos y primigenios –río, puertos, tierras feraces, pasturas, posicionamiento geo-espacial, etc., acaba de demostrar la perennidad de los mismos, (con una diferencia de casi 150 años después), dando espacio, lugar y posibilidad de desarrollo actual a otra industria, la explotación de la forestación.

Este verificable hecho de la permanencia en el tiempo de los caracteres que dan valoración al paisaje de Fray Bentos, también puede observarse en aquellos sitios que en su tiempo fueron seleccionados por el Establecimiento Liebig´s y que se encuentran en radios geográficos relativamente cercanos – 50 a 100 km. Las estancias de cría y engorde que fueron parte de las propiedades de esta empresa, actualmente han continuado el proceso de actualización, crecimiento, desarrollo e investigación de la ciencia que sostiene la agropecuaria en general para dar paso a modernos ejemplos de mejoramiento de semillas – Estancia Nueva Mehelem- y laboratorio de mejoramiento genético de vacunos y lanares.

Estos elementos, contribuyen a defender la integridad del paisaje, basado éste en una geografía muy especial cuya antropización modeló la historia de una vasta región transnacional y fronteriza como es la denominada “bajo Río Uruguay”.

Puerto en 1912. Las instalaciones portuarias aprovecharon el principal recurso geográfico: un puerto natural de 12 metros de calado.